



Universiteit
Leiden
The Netherlands

'Bevonden het een weergaloos schip' Willem van Wassenaer en de Rotterdamse marinescheepsbouw in de achttiende eeuw

Vlot, J.D.

Citation

Vlot, J. D. (2007). 'Bevonden het een weergaloos schip': Willem van Wassenaer en de Rotterdamse marinescheepsbouw in de achttiende eeuw. *Tijdschrift Voor Zeegechiedenis*, 26(1), 3-16. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306020>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306020>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Ten geleide

Dat C. de Haas in 2006 de Warnsinckprijs van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis ontving, zal de trouwe leden niet zijn ontgaan. In dit tijdschrift werd er echter nog geen aandacht aan besteed, zodat we in dit nummer inzicht geven in het juryrapport.

In dit dikke nummer van het *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* is het artikel van F. de Goey wel het meest uitgebreide. Dat mag ook wel, want twintigste-eeuwse onderwerpen komen niet zo vaak aan de orde. Hij analyseert de cruisevaart aan de hand van de Holland Amerika Lijn en Carnival Cruises. H. Vlot besteedt in zijn artikel over Willem van Wassenaer aandacht aan de marinescheepsbouw in de achttiende eeuw.

In het jaar waarin de vierhonderdste geboortedag van Michiel de Ruyter wordt herdacht, wilde de redactie ook de nodige aandacht aan de grote zeeheld geven. Allereerst beschouwt emeritus hoogleraar Maritieme Geschiedenis J.R. Bruijn hem 'in perspectief'. Ondermeer in het perspectief van admiraals binnen en buiten ons land, in het perspectief van zijn eigenschappen en in het perspectief van het moderne geschiedenisonderwijs en de 'canon'. Twee kleinere artikelen bespreken onderwerpen die De Ruyter zijdelings raken. A. van der Zee schrijft over de *Mémoires* van de Franse graaf van Guiche, die De Ruyter tijdens de Vierdaagse Oorlog zijn kippetjes zag voeren. Elke biograaf heeft dit detail gretig opgepakt om de grote vlootvoogd in zijn eenvoud te beschrijven. F. de Boer ten slotte belicht in zijn artikel de De Ruyter-medaille, een uitvloeisel van de eerste nationale De Ruyter herdenking honderd jaar geleden.

Ook in boekbesprekingen, signalementen en in de rubriek 'Nieuwe boeken en artikelen' is weer een schat aan informatie te vinden.

Joke Korteweg

BIJDRAGEN

'Bevonden het een weergaloos schip'.
Willem van Wassenaer en de
Rotterdamse marinescheepsbouw
in de achttiende eeuw
Hans Vlot 3

De Holland Amerika Lijn, Carnival
Cruises en de cruise-industrie in de
twintigste eeuw
Ferry de Goey 17

Michiel de Ruyter in perspectief
Jaap R. Bruijn 39

Avonturen aan boord bij De Ruyter.
De *Mémoires* van de graaf van
Guiche nader bekeken
Ad van der Zee 48

Honderd jaar De Ruytermedaille,
1907-2007
Frits de Boer 57

MEDEDELINGEN

Over de auteurs 64
Summaries 65
J.C.M. Warnsinckprijs 67

LITERATUUR

Boekbesprekingen 68
Signalementen 86
Nieuwe boeken en artikelen 90
Ron Brand

AGENDA

133

'Bevonden het een weergaloos schip'

Willem van Wassenaer en de Rotterdamse marinescheepsbouw in de achttiende eeuw

HANS VLOT

De controverse die in de achttiende eeuw bestond over de wijze van bouwen van schepen voor 's lands vloot krijgt met enige regelmaat aandacht van maritieme historici.¹ Daarbij gaat het over de destijds brandende vraag of de door de Amsterdamse admiraliteit in 1727 aangeestelde Engelse scheepsbouwers betere oorlogsschepen konden bouwen dan hun Nederlandse collega's van de andere admiraliteiten. De Nederlandse scheepsbouwers zouden volgens critici op een traditionele wijze schepen bouwen die het in de praktijk vrijwel altijd moesten afleggen tegen die, welke door hun Engelse en Franse collega's op stapel waren gezet. De kritiek werd vooral geuit door Amsterdamse zee-officieren en gold hoofdzakelijk de zeilcapaciteiten en de wendbaarheid.

De Amsterdamse admiraliteit was de grootste en meest invloedrijke van de Republiek. Op haar werf werden van oudsher de meeste schepen gebouwd. Vanuit deze machtspositie probeerden de Amsterdammers de Engelse bouwwijze ook bij andere admiraliteiten ingevoerd te krijgen. Maar de scheepsbouwmeesters van de twee andere admiraliteiten die in de achttiende eeuw zo nu en dan nieuwe schepen op de helling konden zetten – De Maze (Rotterdam) en Zeeland – wisten de nieuwe aanpak buiten de deur te houden. De controverse, die in feite ging over de vraag welke admiraliteit de beste schepen bouwde, werd gekenmerkt door betweterigheid (Amsterdam), gekrenkte trots (Rotterdam) en provincialisme (Zeeland).

In de verhandelingen over de controverse wordt vrijwel uitsluitend de nadruk gelegd op de rol en werkwijze van de verschillende scheepsbouwers. Voor zover er anderen worden genoemd, gaat het over hun kritiek op de zeilvaardigheid van de schepen en zelden over

hun suggesties voor de verbetering ervan. Dit artikel wil de betekenis van Willem baron van Wassenaer (1712-1783) belichten, een marine-officier die grote invloed uitoefende op het reilen en zeilen van 's lands zeemacht in de achttiende eeuw. Allereerst wordt er een overzicht van Van Wassenaers loopbaan gegeven, waarna aan de hand van zijn commando's bij de admiraliteit van de Maze zal worden ingegaan op zijn bemoeienis met de Rotterdamse marinescheepsbouw. Achtereenvolgens komen de schepen *Dordrecht*, *Prinses Carolina* en *Thetis* aan bod. Bij de geschiedenis van dit laatste schip zal wat uitgebreider worden stilgestaan.

VAN WASSENAERS LOOPBAAN²

Zoals gebruikelijk in zijn tijd kwam Willem van Wassenaer op relatief jonge leeftijd bij de marine. In 1726, waarschijnlijk op voorspraak van zijn oom luitenant-admiraal Jan Gerrit baron van Wassenaer, kreeg hij op dertienjarige leeftijd een aanstelling als adelporst bij de admiraliteit van Amsterdam. Dankzij de destijds noodzakelijke patronage door een van de bestuursleden van de admiraliteit – voor Van Wassenaer moet dit tot 1741 Lubbert Adolf baron Torck zijn geweest³ – doorliep hij tamelijk snel de lagere officiersrangen. Zijn benoeming tot extra-ordinaris-kapitein kwam in 1736.

Na in de zomer van dat jaar een reis te hebben gemaakt als tweede kapitein onder de ervaren Cornelis Schrijver, kreeg Van Wassenaer tegen het einde van 1736 zijn eerste zelfstandige commando op het gloednieuwe fregat *Windhond* (26 stukken). Als kapitein van de *Windhond* en later van het roeifregat *Brak* (14 stukken), beleefde Van Wassenaer enerverende



Afb. 1. Willem van Wassenaer als schout-bij-nacht bij de admiraliteit van De Maze. Schilderij door J. Fournier (1755). (Particuliere collectie, foto Pierre Crom)

jaren. In gevechten met Barbarijse kapers behaalde hij diverse overwinningen, maar ook moest hij in een bepaald geval erkennen te haastig te hebben gehandeld.

Gedurende de jaren daarna kreeg Willem van Wassenaer met tussenpozen een schip toegevozen. In 1740 de *Teijlingen* (44 stukken) waarmee hij konvooidienst verrichtte in de Middellandse Zee. Drie jaar later ging hij weer op konvooi, ditmaal met de *Raaf* (24 stukken) in de Oostzee en de Middellandse Zee. In het voorjaar van 1745 werd hij met de *Leiderdorp* (44 stukken) naar de Shetlandeilanden gestuurd om de Oost-Indische retourvloot op te vangen. Omdat de *Leiderdorp* nauwelijks zeewaardig bleek te zijn, kreeg Van Wassenaer in de tweede helft van datzelfde jaar opnieuw de *Teijlingen*. Met dit schip volbracht hij met succes een ingewikkelde diplomatieke missie naar Algiers.

Hoewel zijn relatie met het bestuur van de Amsterdamse admiraliteit in deze stadhouderloze jaren stroef verliep – de kritische Van Wassenaer was immers een protégé van de in 1741 uit zijn ambt ontheven admiraliteitsbestuurder Torck en bovendien orangist – kreeg hij medio 1746 toch een aanstelling tot ordinaris-kapitein. Willem van Wassenaer was in anciënniteit de oudste extra-ordinaris en het college kon niet om hem heen. Beducht dat zijn carrière in Amsterdam zou stagneren door gebrek aan een invloedrijke beschermheer, solliciteerde hij eind 1746 bij de admiraliteit van De Maze in Rotterdam. Bij deze admiraliteit was Willem van Wassenaer verzekerd van invloedrijke connecties: Willems neef Unico Wilhelm graaf van Wassenaer-Obdam was de ‘raad ter admiraliteit’ die in februari 1747 voor zijn probleemloze overgang naar De Maze zorgde.

Toen de Fransen in het kader van de Oostenrijkse Successieoorlog vrijwel de gehele Zuidelijke Nederlanden hadden bezet, moest ‘s lands vloot op zo kort mogelijke termijn alle beschikbare schepen in zee brengen. Van Wassenaer kreeg in Rotterdam direct een schip: de *Dordrecht* (52 stukken). Hiermee was hij de daaropvolgende tweeënhalf jaar voor langere periodes op zee. Respectievelijk onder vice-admiraal Schrijver in de Noordzee, de Atlantische Oceaan en de Golf van Biskaje; zelfstandig in de Noordzee en voor Noorwegen en onder schout-bij-nacht Hendrik Lijnslager in de Middellandse Zee. Eind juni 1749 werd de *Dordrecht* uit dienst genomen. De vijandelijkheden met de Fransen waren al ruim een jaar daarvoor gestaakt.

Er volgden voor Van Wassenaer een aantal rustige jaren. Zijn bemoeienis met ‘s lands zee-macht bleef beperkt tot administratieve taken. Promotie maakte hij wel: stadhouder Willem IV benoemde hem in 1750 tot schout-bij-nacht bij De Maze.

In 1756 kreeg Van Wassenaer weer een commando. Omdat de Dey van Algiers een jaar eerder de wankele vrede met de Republiek had verbroken, moesten er oorlogsschepen naar de Middellandse Zee worden gestuurd om de koopvaardij te beschermen. Het bevel over het eskader dat in 1756-1757 werd uitgezonden, werd aan Willem van Wassenaer toevertrouwd. Het eskader bestond uiteindelijk uit acht schepen, waaronder Van Wassenaers vlaggenschip *Prinses Carolina* (52 stukken). Vol verlangen om de Algerijnen een lesje te leren voer Van Wassenaer in het voorjaar van 1756 uit, maar de reis liep uit op een mislukking. Van Wassenaer had geen enkel wapenfeit op zijn naam weten te brengen, de *Prinses Carolina* was wekenlang uitgeschakeld geweest ten gevolge van ziekte van het overgrote deel van haar bemanning – waaronder Van Wassenaer zelf – en zijn relatie met de Rotterdamse admiraliteit was verstoord omdat die had geweigerd om iets te doen aan het tekort aan matrozen. Daarbij kwam nog dat Van Wassenaer verantwoordelijk werd gesteld voor de verdwijning van een bedrag van 20.000

gulden. Dit geld maakte deel uit van een lading kostbaarheden die hij ten behoeve van Amsterdamse kooplieden en de Spaanse koning Ferdinand VI uit Cadiz naar Nederland had vervoerd. Het bleek dat Van Wassenaer zijn handtekening goedgegelovig onder een vals ontvangstbewijs had gezet, zonder te controleren of het geld ook daadwerkelijk aan boord was gebracht. Uiteindelijk moest hij een groot deel van dit geld uit eigen zak terugbetalen.

Nadat de commotie tot bedaren was gekomen, volgden weer jaren van relatieve rust. Pas na zijn benoeming tot vice-admiraal in 1766 en tot luitenant-admiraal in 1768 werd Van Wassenaer weer geregeld ingeschakeld. De jonge stadhouder Willem V vroeg Van Wassenaer frequent advies over zaken die ‘s lands zeemacht betroffen. De vele onderwerpen waarover hij ook door bestuurders van alle admiraliteiten, collega-officieren en anderen werd geconsulteerd, getuigen van het vertrouwen dat in zijn oordeel werd gesteld. Daarnaast werd Van Wassenaer gedurende deze jaren door de stadhouder belast met het voorzitterschap van belangrijke en vaak ingewikkelde krijgsraden.

In 1769 maakte hij nog eenmaal een zeereis. Het volgens een nieuw ontwerp van en door Pieter Pauluszoon van Zwijndregt gebouwde fregat *Thetis* (36 stukken) voer voor het eerst uit en Van Wassenaer, die bij het ontwerpen en inrichten van dit schip beslissend betrokken was geweest, kreeg van de stadhouder toestemming om de reis mee te maken.

Bij het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) was Van Wassenaer 68 jaar oud. Het opperbevel over de vloot werd hem niet meer toevertrouwd, waarschijnlijk omdat ‘hij te oud en te zwak is geworden’. Wel bleef Willem V Van Wassenaer als adviseur raadplegen.

Nog één keer trad Van Wassenaer begin 1783 op de voorgrond. Tijdens zijn traditionele gelukwens namens de marine aan Willem V op diens verjaardag, haalde de oude luitenant-admiraal fel uit naar de patriotten die volgens hem de stadhouder tot onderwerp ‘van de vuilste lasterschriften’ hadden gemaakt.⁵ Via pam-

fletten liet Van Wassenaer de tekst van zijn toespraak circuleren. De patriottische pers viel en masse over hem heen.⁶

Verbitterd over het gebrek aan steun van de prinsgezinde factie trok Van Wassenaer zich terug op zijn kasteel in het Gelderse Echteld. Zijn gezondheid ging snel achteruit. Op 19 augustus 1783 overleed hij aan waarschijnlijk een nierinfectie als gevolg van nierstenen.

DE DORDRECHT

Willem van Wassenaer voerde in zijn Amsterdamse jaren het bevel op diverse door de Engelsen gebouwde schepen. Zowel de *Windhond* als de *Brak*, de *Teijlingen* en de *Raaf* waren door Charles Benthams gebouwd. De *Leiderdorp* was van de hand van John Davis. Hij kende dus de Engelse bouwwijze door en door. Zijn adelborst- en een deel van zijn luitenantstijd had hij doorgebracht op schepen die onder verantwoordelijkheid van Nederlanders van stapel waren gelopen. Na zijn overstap naar De Maze kreeg Van Wassenaer het bevel over de *Dordrecht*, een schip dat in 1739 door Paulus van Zwijndregt was gebouwd.

Onder Van Wassenaer werd de *Dordrecht* medio 1747 ingedeeld bij een eskader onder vice-admiraal Schrijver. Dit eskader kruiste in de zomer op de Atlantische Oceaan op zoek naar Franse Oost- en Westindiëvaarders. Al snel bleek dat de *Dordrecht*, aldus Van Wassenaer in een rapport aan zijn admiraliteit, 'altoos de stompste zeijlder van het esquadre onder hr. vice admiraal Schrijver' was.⁷ Schrijver rapporteerde aan de Staten-Generaal dat de *Dordrecht* '... niets als ondienst in het cruijssen (heeft) gedaen'. Sarcastisch voegde hij hier aan toe: 'ik heb het zelve verkoosen voor andren als wetende dat het sekerlijk het beste is van het collegie ter admiralitijt aan de Maaze'. En: 'wat nadeel sal dat schip *Dordrecht* aan de vijand toe brengen!'⁸ De slechte zeilprestaties van de *Dordrecht* vormden voor de Amsterdammer Schrijver eens te meer het bewijs dat de in Rotterdam ge-

bouwde schepen per definitie de mindere waren van die, welke door de Engelsen in Amsterdam werden gebouwd.

De klachten van zowel Van Wassenaer als Schrijver waren voor het bestuur van de Rotterdamse admiraliteit aanleiding hun kapitein te vragen een uitgebreid rapport over het functioneren van de *Dordrecht* op te stellen. In november 1747 werd het door hen besproken.⁹ Van Wassenaer had aanvankelijk het slechte zeilen van zijn schip geweten aan de nieuwe dubbeling van de huid. Later noemt hij dat feit niet meer in zijn brieven en rapporten. Wel schreef hij dat hij tijdens zijn kruistocht alles had geprobeerd om het schip sneller en beter manoeuvreerbaar te maken, maar tevergeefs. Bij terugkomst in Hellevoetsluis had hij op eigen initiatief het roer van de *Dordrecht* opnieuw waterpas laten stellen en ook had hij het laten 'breeden'. Daarnaast had hij het 'van onderen aan de achterkant opgevuld mitsgaders een sluif in het selve laten maken'. Hij verwachtte hiervan veel verbetering voor wat betreft de wendbaarheid van het schip. Ook drong hij er op aan om het staande en lopende want te plaatsen volgens zijn adviezen.¹⁰ Dit zou de zeilkwaliteiten van het schip aanmerkelijk verbeteren. Verder vond hij de bezaansroe en de grootmarszeilsra te klein uitgevoerd en de voorstengstagzeilen zouden van 'eversdoek' moeten worden gemaakt in plaats van Vlaams linnen.

Van Wassenaer stelde ook maatregelen voor betreffende de gezondheid van de bemanning. De *Dordrecht* was volgens zijn kapitein 'veel te dicht'. Het schip lekte bijna niet, waardoor het kielwater niet of nauwelijks werd verversd en het schip verschrikkelijk stonk. Van Wassenaer schreef dat Amsterdamse schepen van vier grote koperen kranen waren voorzien, twee in het voorschip en twee in het achterschip, die voor een constante waterstroom zorgden als ze tijdens het zeilen werden opengezet. Het vuile en stinkende water kon zo worden afgevoerd. Hij had op eigen initiatief al inlichtingen ingewonnen in Amsterdam – wellicht bij Charles Benthams – over hoe de kranen in de Rotterdamse schepen konden worden aangebracht.

Een andere voorziening die volgens Van Wassenaer de gezondheid van de schepelingen ten goede zou komen, was het aan weerskanten van het schip aanbrengen van vijf of zes luchtpoorten. Dan kon, indien de geschutspoorten gesloten moesten blijven, de lucht op de dekken waar de bemanning verbleef, worden verversd.

Andere suggesties in het rapport waren onder meer: ruimte besparen door het invoeren van de Amsterdamse manier van stouwen van de victualie in 'spijskasten' in plaats van in de door Rotterdam gebruikte tonnen; het gebruik van 'hayre touwen' voor alle lijnen, vallen en schoten in plaats van het door de Maze nog gebruikte hennep; geschutspoorten in het achterschip; geweerrekken in plaats van geweerkasten; verbeteringen aan het geschut; een andere verschansing en andere loopplanken; betere uitrusting voor de konstabels, bepaalde vallen voorzien van blokken, het meegeven van zonetenten etc. Veel van de door Van Wassenaer genoemde punten waren voorzieningen die hij gewend was aan te treffen op Amsterdamse schepen.

Het bestuur van de Rotterdamse admiraliteit moet zich met deze situatie enigszins verlegen hebben gevoeld, zeker met in het achterhoofd de controverse die dat jaar weer actueel was geworden. Toch kreeg Paulus van Zwijndregt opdracht om de door Van Wassenaer gesuggereerde veranderingen aan te brengen. Vooral moest aandacht worden besteed aan zijn opmerkingen betreffende het tuig. Ook verordonneerde het college deze veranderingen voortaan zoveel mogelijk op de nieuw te bouwen schepen toe te passen. De koperen waterkranen moesten bijvoorbeeld zo spoedig mogelijk op alle Rotterdamse schepen worden aangebracht.

Dat de door Van Wassenaer gesuggereerde veranderingen verbeteringen waren, bleek tijdens zijn konvooireis in 1748-1749 onder schout-bij-nacht Hendrik Lijnslager naar de Levant. Lijnslager liet zijn vlag waaien van de *Batavier* (64 stukken), de andere schepen van het eskader waren, behalve de *Dordrecht*, de Amsterdamse schepen *Damiaten* (64 stukken) en *Dolfijn* (22 stukken). De

Amsterdamse schepen waren gebouwd door Charles Benthams. Tijdens een wedstrijd waarbij het Rotterdamse schip het tegen de twee jaar jongere *Damiaten* opnam, bleek dat de *Dordrecht* niet meer de 'stompste zeilder van de geheele vloot' was. Het liep 'in vier glazen bijna vier streeken op 't compas' op het Amsterdamse schip uit." Tijdens de reis bleek verder de gloednieuwe *Batavier* zo'n slechte zeiler, dat Lijnslager alle officieren van het eskader een verklaring liet ondertekenen over de belabberde prestaties van zijn schip. Het door Benthams gebouwde vlaggenschip kon verder zo slecht koers houden dat tijdens de reis naar huis geen enkele koopvaarder zich bij het eskader wilde aansluiten. Het gaf te veel oponthoud.

Uit Van Wassenaers ervaringen met de *Dordrecht* blijkt dat Paulus van Zwijndregt schepen kon bouwen die de vergelijking met de door de Engelsen in Amsterdam gebouwde schepen heel goed konden doorstaan. Alleen doordat de Rotterdamse schepen achterliepen op enkele belangrijke punten, die met de romp van het schip niets te maken hadden, werden hun prestaties nadelig beïnvloed. Zodra deze punten, waaronder met name het roer en het tuig, waren gecorrigeerd, kon in ieder geval de *Dordrecht* de vergelijking goed doorstaan.¹²

DE PRINSES CAROLINA

In 1755 verbrak de Dey van Algiers de vrede met de Republiek en moesten er oorlogsschepen naar de Middellandse Zee. Willem van Wassenaer kreeg het bevel over het eskader dat in 1756 werd uitgestuurd. Van het bestuur van zijn admiraliteit mocht Van Wassenaer zijn vlaggenschip kiezen uit de vier 'vijftigers' waarover het Rotterdamse college op dat moment beschikte. Ze waren alle vier door Paulus van Zwijndregt gebouwd. Twee van deze schepen, de *Stad Delft* en de *Schiedam*, vielen af, omdat Van Wassenaer had geconstateerd 'dat deselve omtrent de zeilagie niet seer voldaan hadde'. De *Dordrecht* was een 'redelijk zeilder' gewor-

den en daarom misschien te verkiezen boven een schip dat nog nooit in zee was geweest en dat 'gevolglijk seer soude kunnen tegen vallen'. Maar Van Wassenaer koos toch voor de *Prinses Carolina*, een schip dat in 1747 te water was gelaten maar wegens gebrek aan geld en noodzaak nooit was afgebouwd. Het was ongetuigd en benedendeks 'geheel ledig, sonder combuijs of eenig beschotwerk'.¹³

Van Wassenaers voorkeur werd gehonoreerd en op zijn aandringen werd de *Prinses Carolina* voorzien van het tuig van de *Dordrecht*. Alle overige suggesties die Van Wassenaer tijdens zijn commando over de *Dordrecht* had gedaan, werden op de *Prinses Carolina* toegepast. Op enkele rondhouten na, die geconstrueerd bleven op de oude Rotterdamse manier. Tijdens het afbouwen van zijn vlaggenschip bleef de schout-bij-nacht in nauw contact met scheepsbouwmeester Leendert van Zwijndregt, die zijn vader Paulus was opgevolgd. Medio mei 1756 vertrok de *Prinses Carolina* aan het hoofd van een verder voornamelijk uit Amsterdamse schepen bestaand eskader uit patria.

Medio april 1757 zond Van Wassenaer vanuit Malaga aan de Spaanse zuidkust een memorie aan Van Zwijndregt waarin hij uitgebreid inging op de prestaties van zijn schip.¹⁴ De algemene conclusie was: 'bevonden het schip zeer gemanierd', het kwam 'zijn roer zeer wel na'. Toch had hij ook kritiek. De *Prinses Carolina* verlijerde erg, met name als het bijgedraaid lag, en Van Wassenaer probeerde daar met het verplaatsen van en verzwaren met ballast iets aan te doen. Maar: 'bevonden 's Lands schip wat rank was'. Aanvankelijk was de schout-bij-nacht bang dat het hierdoor met 'harde wind en omstuijmig weer' zou gaan slingeren, maar: 'geen 't minste slingeren of wreed arbijden zelfs veel minder dan 't schip *Vriesland* en de fregatten die in swaar weer al sterk werkten'. Hij voegde er aan toe dat 'een ijder zijne verwondering moest betuygen over de wijziging beweging except stampen van 't schip de *Princess Carolina*'. Tijdens het varen in konvooi had het vlaggenschip slechts weinig zeil nodig om de andere schepen voor te

blijven. Wel helde het bij een bepaalde zeilvoering sterk over. Van Wassenaer had 76 last extra ballast ingenomen om het schip meer stabiliteit te geven.

Van Wassenaers memorie noemde 44 punten bij naam. Het overgrote deel hiervan bestond uit toepassingen die hem tot tevredenheid stemden. Een aantal had betrekking op de leefbaarheid aan boord en op de interne scheepsdienst. Al deze veranderingen had hij ook al in zijn rapport over de *Dordrecht* in 1747 genoemd en bij het uitrusten van de *Prinses Carolina* op dit schip laten aanbrengen.

Een tweetal door Van Wassenaer aangestipte praktijksituaties zijn de moeite waard hier te vermelden. Al direct na het vertrek tijdens het varen in konvooi met veertien koopvaarders en twee Amsterdamse fregatten – de gloednieuwe *Weststellingwerf* en de in 1742 gebouwde *Raaf* (beide 24 stukken)¹⁵ – merkte Van Wassenaer over deze schepen op dat de *Weststellingwerf* 'geheel in bouwing verschilde van 't ander also veel meer breedte en holte hadden ... daar de *Raave* veel kleijnder in dimensie was ...'. Over de zeilcapaciteiten meldde de schout-bij-nacht: '... beijde dese fregatten ter zelve tijd gekield als 't schip de *Prinses Carolina* ... zijlden doen te zamen voor de wind, er was geen nog van de oorlogsfregatten nog *Coopvaarders* die ons alsdoen eenigsints meester was, 't tegendeel, hadden wij altijd minder zeijl dan een van allen'. Een poging om een rechtstreekse confrontatie met een van de Amsterdamse schepen aan te gaan mislukte, doordat het vlaggenschip zijn voorsteng verloor.

Een van de oorlogsschepen die zich in de Middellandse Zee bij Van Wassenaers eskader aansloot was het Amsterdamse fregat *Triton* (24 stukken), dat in 1752 was gebouwd door de Engelsman John May. May was op de Amsterdamse admiraliteitswerf de belangrijkste assistent van Charles Bentham. De verstandhouding tussen de beide Engelse scheepsbouwers was erg verslechterd en in het kader van de al maar slepende controverses wilde de stadhouder, en na diens overlijden regentes Anna van

Hannover, eindelijk wel eens weten wie het beste schip kon bouwen: Bentham, May of Leendert van Zwijndregt. May en Van Zwijndregt kregen opdracht een fregat van 24 stukken te bouwen. In een onderlinge krachtmeting zou dan moeten worden uitgemaakt welk van deze schepen – en dus ook welke scheepsbouwmeester – de beste was. In 1753 streden *Mays Triton*, *Van Zwijndregts Oranjezaal* en de in 1748 door Bentham gebouwde *Haarlemmerhout* (36 stukken) in een wedstrijd tegen elkaar. De strijd bleef min of meer onbeslist.

De controverses had Van Wassenaers grote belangstelling. Nu hij zelf de kans had de prestaties van het speciaal voor de genoemde wedstrijd gebouwde Amsterdamse schip te aanschouwen, organiseerde ook hij een krachtmeting: *Mays Triton*, gecommandeerd door Quirijn Dabenis, moest het opnemen tegen de *Weststellingwerf*, een schip gebouwd door Bentham dat onder commando stond van Lodewijk graaf van Bylandt. 'Op den 8 november 1756 bij Caap Spartel met een frisse *Bramzeijlscoelte* liet 't *Amsterdamsche fregat Weststellingwerf* probeere te zeijlen soo bij als van de wind met het *Fregat de Triton* welk laatste nu kortelings schoon van de kiel uijt *Genua* weder bij mij was gekomen daar er tegen 't eerstgenoemde al zedert Januarij deses jaars ongekiel was. De *Triton* verloor 't in alle deelen, hebben de selfs lang werk om met alles bij mij loefwaards voorbij te komen daar ik egter benevens *Capiteijn Linklaan* 't *Schip Vriesland* met reeven in de marszijls lag en de onderzijlen aan lij opgegijld'. Hij vond de *Triton* van alle schepen die hij bij zich had 'de minste in zeijlagie'. Van Wassenaer voegde er nog aan toe: 'NB dit articul hier alleen meest wegens der *Triton* 't *Fregat* te proeve uijtgezonden a 1752 tegen d'*Oranjezaal*'.¹⁶ De schout-bij-nacht probeerde duidelijk Leendert van Zwijndregt een hart onder de riem te steken.

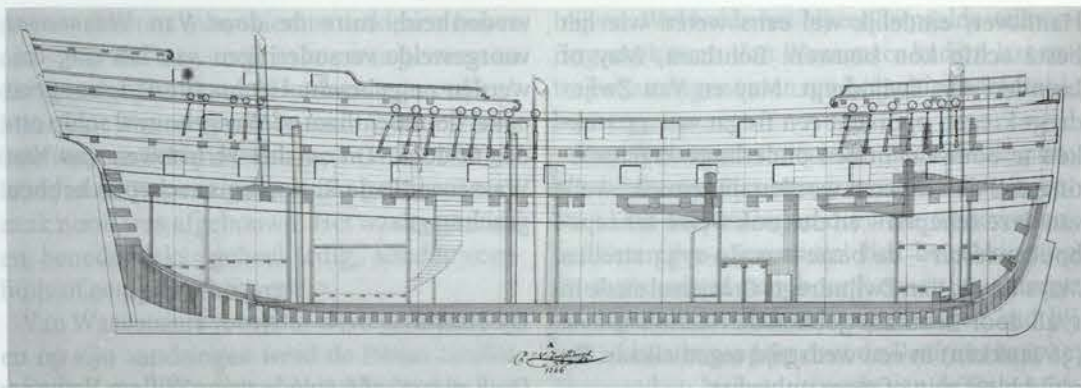
Van Wassenaer was goed te spreken over zijn vlaggenschip, met name over de snelheid en de wendbaarheid. Ook uit de missiven die hij regelmatig naar zijn admiraliteit stuurde blijkt dit: het was 'gantsch niet de minste der zeilders die hij bij zig had'.¹⁷ Het schip voldeed naar te-

vredeheid, mits de door Van Wassenaer voorgestelde veranderingen aan het tuig etc. werden aangebracht. Het hoefde dan voor geen enkel door Bentham of May gebouwd schip onder te doen. Dit zal het vertrouwen van Van Wassenaer in de Rotterdamse schepen hebben geschraagd.

DE THETIS

Op 8 maart 1766 volgde prins Willem V zijn in 1750 overleden vader op. Nadat de festiviteiten achter de rug waren, ging de jonge erfstadhouder op rondreis langs de verschillende generaliteitscolleges om kennis te maken met de regenten en hun werkzaamheden. Medio mei 1766 was hij een aantal dagen de gast van de admiraliteit De Maze. Hij woonde daar een vergadering van het bestuurscollege bij. Tijdens de beraadslagingen gaf de prins te kennen dat het hem aangenaam zou zijn als de raad zou willen nagaan of 'deselve niet souden kunnen goedvinden ... de baas timmerman (te) gelast(en) om een tekening of mal te maaken van een fregat van 36 stukken van 140 voet over steven en om het selve vervolgens aan dit collegie te presenteren'.¹⁸ Willem V gaf daarbij aan dat de provincie Groningen naar verwachting zeer binnenkort een deel van hun al jaren achterstallige betaling aan het admiraliteitscollege zou verrichten en dat het nieuwe fregat daarvan zou kunnen worden betaald. Als de financiering geregeld was, kon een verzoek van de erfstadhouder moeilijk worden geweigerd en de pas aangestelde Pieter Pauluszoon van Zwijndregt, broer en opvolger van Leendert, kreeg kort daarna de opdracht. De scheepsbouwmeester had hier verbazingwekkend weinig tijd voor nodig: in juni liet hij een tekening en een mal bij het admiraliteitscollege bezorgen.

Van Wassenaer, inmiddels bevorderd tot vice-admiraal, begroette de nieuwbouwplannen met enthousiasme. Hij had ongetwijfeld al lange tijd ideeën gehad over hoe een fregat van 36 stukken zou moeten worden gebouwd en nu



Afb. 2. Tekening van de inwendige verdeling van de Thetis door Pieter van Zwijndrecht (1766). (Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. T1180-10)

had hij de kans deze in praktijk te brengen. Het is gezien zijn toegang tot de stadhouder – met name via zijn oudere broer Frederik Hendrik baron van Wassenaer van Catwijck – zelfs zeer goed mogelijk dat het idee van hemzelf afkomstig was. Gezien de snelheid waarmee de scheepsbouwmeester met de tekeningen voor de dag kwam, is het zelfs waarschijnlijk dat de vice-admiraal met Van Zwijndregt al ideeën had uitgewisseld voordat de stadhouder het voorstel ter sprake bracht.

Van Wassenaer en enkele andere officieren werden uitgenodigd om de tekeningen te beoordelen en eind juli stuurden zij hun bevindingen naar het college. Hoewel zij zich goed konden vinden in de voorstellen van Van Zwijndregt, hadden ze toch enkele opmerkingen en wensen. De belangrijkste hiervan was het voorstel om de zeilkwaliteiten te verbeteren door het schip vijf voet – anderhalve meter – langer te maken.¹⁹ Bij enkele meer ondergeschikte punten hadden ze kanttekeningen geplaatst. Het college en Van Zwijndregt gingen direct met de voorgestelde wijzigingen akkoord en de scheepsbouwmeester kreeg opdracht nog in augustus 1766 met de bouw van het schip te beginnen.

Voor Van Wassenaer was dit het begin van een periode van hechte samenwerking met Pieter van Zwijndregt. De vice-admiraal zou zich de komende twee jaar intensief bemoeien met het ontwerp, indeling, zeilplan en tuigage van

het nieuw te bouwen schip. Rond september 1766 stelde hij een memorie voor zijn bestuurscollege op, waarin hij dek voor dek de indeling van een fregat van 36 stukken onder de loep nam. Praktisch alles werd behandeld, van 'gemakhuysjes' tot de pompen en van de kombuis tot de roerpen. Hij stelde een zeilplan op en ook sprak hij over de takelage, de stengen en de masten. Zelfs de 'wijnkelder' werd niet vergeten.²⁰ Van Wassenaer had de memorie punt voor punt met Van Zwijndregt doorgenomen. De scheepsbouwmeester had de opdracht gekregen zich zoveel mogelijk te richten naar de op- en aanmerkingen van de vice-admiraal.

Gedurende de koude wintermaanden lag het werk stil maar eind februari werd het weer opgepakt en in april 1767 kon opdracht worden gegeven om de rondhouten en zeilen voor het fregat, dat inmiddels van de erfstadhouder de naam Thetis had gekregen, te vervaardigen. Op 26 mei werd de romp in aanwezigheid van Willem V te water gelaten. De Thetis werd voor de kade liggend verder afgebouwd. Het beeldwerk op de spiegel had Van Wassenaer's speciale interesse. Vice-admiraal en scheepsbouwmeester konden het er niet over eens worden. Het bestuur van De Maze liet Van Wassenaer in deze kwestie de vrije hand en medio juli 1767 hakte deze uiteindelijk de knoop door.²¹

Nog in december van datzelfde jaar kreeg Van Zwijndregt toestemming de masten op het

schip te plaatsen. Hoewel gelijktijdig opdracht werd gegeven om daarna het schip te tuigen en te dubbelen, werd enkele weken later toch besloten hiermee te wachten. De afbouw had geen prioriteit, omdat de Thetis voorlopig toch niet in dienst zou worden gesteld. Wel werd begin maart besloten het schip te schilderen.

Het ontwerp van het nieuwe fregat was zodanig revolutionair dat met enige spanning werd gewacht op hoe het schip zich op zee zou gedragen. Verbouwingen en niet dringend noodzakelijke reparaties aan de andere schepen van De Maze werden uitgesteld om te zien of de in de Thetis verwerkte ideeën overgenomen zouden kunnen worden. Zo werd in maart 1767 bepaald dat 'omtrent de verdeeling van 't schip 't Welvaeren van 't Land en van de scheepen van 't Collegie in 't generaal geen verandering te maeken en afwagten hoe de verdeeling van 't schip Thetis zal voldoen'.²² Het eerste werkstuk van Pieter van Zwijndregt was met zijn 145 voet – ruim 41 meter – aanzienlijk groter dan eerder gebouwde oorlogsschepen met 36 kanons. Ter vergelijking: de in 1767 door Jan May in Amsterdam gebouwde 36-er Beverwijk was anderhalve meter korter dan de Thetis en de in 1759 eveneens door May gebouwde 44-er Zwieteren was slechts een fractie groter. Maar ook in andere aspecten week het schip af. De masten waren bij voorbeeld loodrecht op de waterlijn geplaatst. Het was tot dan toe gebruikelijk de masten enigszins schuin naar achteren te laten hellen. Alles aan de Thetis was ook zwaarder uitgevoerd. Vooral wat de zeilen en het tuig betreft, leek het eerder een schip van het vijfde charter.²³ Toch zou de Thetis met minder matrozen toe kunnen dan andere 36-ers. Het schip was 'soo in als uijtwendig van een nieuwe constructie naar de goedkeuring van de Heer Luitenant Admiraal Van Wassenaar'.²⁴ Al met al zou de Rotterdamse admiraliteit voor de Thetis een bedrag van 92.397 gulden en twee stuivers moeten neertellen.²⁵ Een bedrag dat vrijwel in overeenstemming was met Pieter van Zwijndregts begroting van tegen de honderdduizend gulden.

In het najaar van 1768 werd besloten het schip in 1769 in dienst te stellen. Gerard Cornelis de Prato nam op 24 januari 1769 het bevel op zich. De equipagemeester kreeg opdracht het schip zoveel mogelijk naar de wensen van De Prato 'te doen beschieten, kielen, gereedmaken en toetakelen',²⁶ zodat het op of vlak na 1 april naar Hellevoetsluis zou kunnen vertrekken. Daar zou het worden uitgerust voor een reis van zeven maanden. De Thetis moest samen met drie andere oorlogsschepen de Oost-Indische retourvloot opvangen die dat jaar de route door het Kanaal koos. Daarna zou het schip koopvaarders begeleiden naar Lissabon.

Van Wassenaer wilde graag de eerste verrichtingen van de Thetis van nabij meemaken en hij vroeg de stadhouder en het admiraliteitscollege toestemming om zich in te schepen. Hij kreeg die toestemming, maar wel waren er richtlijnen waaraan hij zich diende te houden. Het schip mocht onder meer geen enkel uiterlijk kenmerk tonen, waaruit zou kunnen blijken dat er een luitenant-admiraal aan boord was. Van Wassenaer kon zijn vlag dus niet hissen. Verder mocht hij, indien de omstandigheden het toelieten, besluiten een Engelse haven binnen te lopen om een Engels oorlogsschip van hetzelfde charter op te zoeken. In een rechtstreekse wedstrijd met een of meerdere Engelse schepen zouden dan de zeilkwaliteiten van de Thetis op de proef kunnen worden gesteld.²⁷ Een verzoek van de stadhouder om hem tijdens de reis regelmatig van de prestaties van het schip op de hoogte te houden, ging buiten de officiële orders om.

Begin april was de Thetis volgens planning klaar en via Dordrecht, het Hollands Diep en het Haringvliet bereikte het na een reis van ruim drie weken op 7 mei Hellevoetsluis. Op 10 juni, nadat zowel de voorraden als de volledige bemanning aan boord waren gebracht, moest de Thetis in opdracht van Van Wassenaer, 'schoon een contrerie wind', van Hellevoetsluis naar Goedereede laveren. De luitenant-admiraal wilde kijken hoe het nieuwe schip aan het roer zou gehoorzamen onder klein zeil in nauw

vaarwater. Het was slecht weer: harde wind en buien. De luitenant-admiraal was zelf niet aan boord. Hij bekeek de verrichtingen van het oorlogsschip vanaf een kleine overdekte boot. Hij was positief over wat hij zag. Met name was hij tevreden over hoe de *Thetis* gehoorzaamde aan het roer. Van Wassenaer meldde in 'het tot nog toe gepasseerde wegens mijne directie over het nieuw gebouwd fregat *Thetis*' aan de stadhouder onder andere dat het schip 'wel aan zijn roer gemanierd' was en 'behoorlijk gaauw in 't wenden en draaien'.²⁸ De Prato had dezelfde gedachten: 'het schip voldeed in alles, en wel wat goeds beloofden'. Ondanks dat hij flink had moeten reven was het schip zeer gemanierd: 'Soo int bij als voor de wind zeijlen, alsmaede int wenden en draaijen'. De Prato meldde in zijn rapport aan Van Wassenaer dat de *Thetis* wat loefgierig was. Zelfs toen tijdens de proefvaart het bezaanzeil geborgen moest worden ging het schip nog makkelijk door de wind en behield het zeer goed zijn vaart. Het week daardoor slechts weinig van zijn koers af. De *Thetis* was 1 voet en 2 duim stuurlastig, 'dog onder zeijl sijnde maar 9 duijmen'.²⁹ Ook helde het schip wat over, met name over bakboord.³⁰ Ondanks haar wendbaarheid kwam de *Thetis* tijdens de proefvaart in aanvaring met een voor anker liggende koopvaarder. De Prato weet dit aan een onverwacht sterke ebstroom. De schade bleef voor beide schepen beperkt.

De volgende dag kwam de *Thetis* in zee en zette het koers naar het Kanaal. Het schip zeilde 'bij alle occasie teegen anderen en op allerlei wijze probeerden en nog altoos bevonden beter dan die te zeijlen'. De Prato vond zijn schip 'vrij gauw en gemanierd', het had 'extra weinig dreef'.³¹ Tijdens de reis werd het schip zo goed mogelijk getrimd. Alle zware objecten aan boord, waaronder de kanons en ankers, werden net zo lang van stuurboord naar bakboord en van voor naar achter gesleept tot Van Wassenaer en De Prato tevreden waren over de gewichtsverdeling. Na een kort verblijf op de rede van Spithead bij Portsmouth ging de *Thetis* kruisen in het Kanaal om de Oost-Indische re-

tourvloot en de andere Nederlandse oorlogsschepen op te wachten. Na enkele dagen kwam het tot een ontmoeting met het Engelse oorlogsfregat *Lively*, waarmee werd opgezeild. Onder dezelfde zeilvoering met matige wind was het Nederlandse schip sneller dan de Engelman.

Op 7 juli 1769 kwamen de drie andere Nederlandse oorlogsschepen in zicht. Het waren de *Weststellingwerf* en de *Dankbaarheid*, beide van de Amsterdamse admiraliteit; en de *Westfriesland* (alle 24 stukken) van de admiraliteit van het Noorderkwartier. Van Wassenaer ontbood de drie kapiteins bij zich aan boord en instrueerde hen hoe te handelen wanneer ze de VOC-schepen zouden ontmoeten. Tot dat moment daar was, werden er wedstrijden georganiseerd waarbij het Rotterdamse schip het tegen de andere drie opnam. Telkens bleek de *Thetis* het snelst en het meest wendbaar, vooral bij aanwakkerende wind.

Al de volgende dag kwam de VOC-vloot in zicht. De uit zeven schepen bestaande vloot werd door de *Weststellingwerf* en de *Westfriesland* begeleid op het laatste traject naar de Republiek. De *Thetis* en de *Dankbaarheid* bleven kruisen op achterblijvers. Helaas was de wind te zwak om nog een krachtmeting te organiseren. Op 10 juli ontmoetten ze een afgedwaald reitourschip dat door de *Dankbaarheid* onder konvooi werd genomen; de *Thetis* bleef achter.

Nog voor zonsopgang de volgende dag kreeg het Nederlandse schip een eskader Engelse oorlogsschepen in zicht. Het waren zes fregatten, een snauw en een sloep. Het eskader stond onder bevel van de hertog van Cumberland, schout-bij-nacht van de blauwe vlag. Nadat de schepen elkaar volgens de regels hadden begroet, ging De Prato aan boord van de *Venus*, Cumberlands vlaggenschip. De Prato vroeg de Engelse schout-bij-nacht verlof om bij het eskader te blijven zodat de *Thetis* zich zou kunnen meten met de Engelse oorlogsschepen. Cumberland was direct enthousiast en heel de verdere dag werden er allerlei manoeuvres uitgevoerd. Niettegenstaande de zwakke wind, 'de

slegste boeg voor de *Thetis*',³² was het Nederlandse schip wendbaarder dan alle Engelse schepen en sneller dan vier van hen.

Op 12 juli kwam de *Thetis* weer voor anker op Spithead, vlak daarna gevolgd door Cumberlands eskader. De volgende dag nam Van Wassenaer met zijn 'domestique' zijn intrek in een herberg in Portsmouth. De luitenant-admiraal verliet het schip omdat Cumberland de *Thetis* wilde bezichtigen. Een ontmoeting tussen beide vlagofficieren moest wegens een nog uit de vorige eeuw stammende voorrangskwestie worden vermeden. Enkele uren later arriveerde Cumberland met al zijn kapiteins aan boord van het Nederlandse oorlogsschip. Hij kreeg van De Prato als koninklijke prins 21 saluutschoten. Ruim drie kwartier later vertrok Cumberland weer. 'Seer content', aldus De Prato in zijn journaal.³³ Op 22 juli verliet het Rotterdamse schip de rede van Portsmouth om nogmaals te gaan kruisen op VOC-schepen.

Twee dagen later kwamen de Nederlanders het eskader van Cumberland op volle zee weer tegen. Evenals bij de eerste ontmoeting stond er een zwakke westenwind. Ook nu sloot de *Thetis* zich bij de Engelsen aan en weer werd het schip tijdens allerlei manoeuvres uitgeprobeerd. In een rechtstreekse confrontatie met Cumberlands vlaggenschip bewees de *Thetis* dat het het snelste schip was, met name bij aandedwindse koersen. De volgende dag, 25 juli 1769, namen de Nederlanders afscheid van het Engelse eskader, omdat ze anders te ver van het afgesproken ontmoetingspunt met de Oost-Indiëvaarders zouden afdwalen. Enkele uren nadat de Engelsen achter de horizon waren verdwenen kwamen drie VOC-schepen in zicht. De *Thetis* nam de Oost-Indiëvaarders onder zijn hoede en begeleidde ze naar respectievelijk Goeree en Texel. Ruim een week later, op 6 augustus 1769, kwam het oorlogsschip op de rede van Hellevoetsluis voor anker. Van Wassenaer bleef nog een week in het stadje logeren. Waarschijnlijk gebruikte hij deze tijd om samen met De Prato rapporten op te stellen voor de stadhouder, de Staten-Generaal en het Rotterdam-

se admiraliteitscollege over de prestaties van de *Thetis*. Op 13 augustus stapte Van Wassenaer samen met zijn gevolg aan boord van het admiraliteitsjacht dat was gezonden om hem op te halen. Na persoonlijk in Den Haag en Rotterdam zijn rapport te hebben aangeboden vertrok hij naar huis, naar kasteel De Wijenburg in Echteld.

De *Thetis* vertrok op 9 september 1769 voor een konvooireis naar Lissabon. Begin december was het weer terug op de rede van Hellevoetsluis. De Prato rapporteerde zijn thuiskomst aan Van Wassenaer die naar de marinehaven ging om uit de eerste hand de gedragingen van het schip te vernemen. De berichten van De Prato waren zeer positief; in zijn voorlopig rapport aan de admiraliteit waarvan hij Van Wassenaer een afschrift stuurde, noemde hij de *Thetis* 'een weergaloos schip'.³⁴ De Prato's definitieve rapport liet lang op zich wachten. De Rotterdamse kapitein was vlak na zijn thuiskomst ernstig ziek geworden en hij was niet in staat om een pen op papier te zetten. Na een halfjaar trad een verbetering in en De Prato kon zijn rapport afronden. Op 13 december 1773 zou De Prato in Rijswijk overlijden.³⁵

De prestaties van de *Thetis* werden in de jaren daarna door verschillende marineofficieren kritisch beoordeeld. De Rotterdamse kapitein Jacob Zegers, die in de jaren 1772-1774 de nieuwe *Arend* commandeerde, was zeer te spreken over de *Thetis*. De *Arend* had samen met de *Thetis* dienst gedaan en, zo schreef Zegers aan zijn admiraliteit, 'zoo lang met deselve gezeijlt hebbe, scheelde het altoos considerabel veel, zowel van de wind, bij de wind als voor de wind het fregat *Thetis* veel harder zeijlde'.³⁶ Een kapitein die aanvankelijk ook goed te spreken was over de prestaties van de *Thetis*, was Andries de Bruijn. Het schip had van 1773 tot en met 1775, 'in alle opsigte seer voldaan'.³⁷ Later werd hij minder positief. Toen hij het schip in 1777 weer commandeerde, noteerde hij in zijn journaal: 'het scheen mij ... toe dat de *Thetis* niet zoo snel dan de vorige reijs zeijlde'. Zijn eindoordeel was dat het schip, hoewel sneller dan andere hem bekende 36-ers, tot de 'ordinaire zeijl-

ders' moest worden gerekend.³⁸ De luitenant Godfridus Mesteecker, die in deze kwaliteit de eerste reis van de *Thetis* had meegemaakt, schreef Van Wassenaer in 1771 over het schip dat het 'een zeer goed figuur op 't waater sloeg'. Maar ook schreef Mesteecker dat het schip 'geen overvlieger' was.³⁹

Een commandant die uit het schip probeerde te halen wat er in zat, was Johan Arnold Bloys van Treslong. Van Treslong commandeerde de inmiddels van naam veranderde *Thetis* (zie hierna) in het oorlogsjaar 1783 tijdens enkele kruis-tochten op de Noordzee, meestal in eskaderverband. Op 13 mei 1783 vermeldde hij in zijn journal: 'bevonden het schip seer goed te zijlen' en 'het schip werkt seer makkelijk'. Maar later moest hij constateren: 'bevonden met een slappe koelte 't schip zoo goed niet na evenredigheid zijde als wel met een stijven koelten'. Van Treslong vond dat de prestaties van het schip ook erg afhingen van een juiste gewichtsverdeling en een juiste stand van de masten. Wekenlang was hij aan het veranderen, schuiven en stellen. Het Amsterdamse fregat *Bellone* van eveneens 36 stukken, 'welke voor een hardzeijlder werd gehouden', was daarna duidelijk de mindere. Tot zijn genoegen moest Van Treslong zelfs constateren dat de Amsterdamse 56-er *Erffprins*, die werd beschouwd als het snelst en best zeilende schip van het oorlogseskader bij Texel, bij toenemende wind het onderspit moest delven: 'bevonden het schip teegenwoordig beter te zijlen als de *Erffprins* welke de beste zijlder hier was'.⁴⁰

In de Vierde Engelse Oorlog, in november 1782, kreeg de *Thetis* een andere naam: *Ceres*. Als reden hiervoor werd aangevoerd dat de admiraliteit van Amsterdam eerder dan die van Rotterdam een *Thetis* in de vaart had (een 24-er in 1768 gebouwd door John May), en dat twee schepen met dezelfde naam verwarring zou kunnen geven.⁴¹ Onduidelijk is waarom de Rotterdammers voor de naam *Ceres* kozen. *Ceres* is volgens de Romeinse mythologie de godin van de landbouw en heeft geen relatie met de zeevaart of oorlogsvoering.

In de jaren na de Vierde Engelse Oorlog heeft de *Ceres* nog verschillende reizen gemaakt. Naast bestemmingen in Europa was het schip van 1785 tot 1789 in Indië en aan de Kaap. In 1794 werd het samen met de *Medea* (44 stukken) aangewezen voor dienst rond de West-Indische eilanden met als uitvalsbasis Curaçao. Omdat kort na aankomst van de schepen in de West de politieke situatie in Europa snel verslechterde, werd communicatie met het moederland praktisch onmogelijk. De communicatie hield helemaal op nadat de 'oude Republiek' in 1795 plaats had moeten maken voor de sterk op Frankrijk georiënteerde Bataafse Republiek. De Engelsen, die al vanaf 1793 in oorlog met Frankrijk verkeerden, verklaarden diens nieuwe bondgenoot direct de oorlog en begonnen met het blokkeren van de Nederlandse kust. De handel kwam stil te liggen waardoor in de West groot gebrek ontstond aan voorraden en onderdelen. De eilanden zelf waren te arm om de zorg voor beide schepen en bemanningen op zich te nemen.

Eind 1794 telde zowel de *Medea* als de *Ceres* een groot aantal zieken, mede door een ernstig tekort aan voedsel. Een deel van de bemanningen overleed in miserabele omstandigheden. Een ander deel deserteerde, gelokt door de hoge gages die werden betaald op Amerikaanse koopvaarders en Franse kapers. De *Medea* werd bovendien in de loop van 1795 afgekeurd voor de dienst. De *Ceres* was volgens Albert Kikkert, de kapitein van het schip en bevelhebber in het eilandgebied, nog wel zeewaardig maar voor de lange reis naar patria waren niet voldoende onderdelen en voorraden aanwezig. Tussen Kikkert en F.S. Wierts, de kapitein van de *Medea*, boterde het niet. Ook weigerde een deel van de bemanning de eed van trouw aan het Bataafse bewind af te leggen. Deze problemen liepen uit op heuse gevechten waarbij Wierts ernstige verwondingen opliep en zijn eerste officier de dood vond. Het prinsgezinde deel van de bemanningen van beide schepen vertrok. Kikkert was gedwongen hen te vervangen door onbevaren volk. In augustus 1796 besloot Kikkert ook zijn res-

terende manschappen te ontslaan. Samen met zijn Bataafse gezinde officieren keerde hij via Frankrijk naar de Bataafse Republiek terug. Beide schepen liet hij aan hun lot over.⁴² Wat er verder met de *Ceres* is gebeurd, is onbekend.

Pieter van Zwijndregt zou veel van de ervaringen die hij had opgedaan bij het bouwen van de *Thetis* verwerken in de schepen die hij voor de Rotterdamse admiraliteit op stapel zou zetten. Al in 1769 had hij opdracht gekregen een 24-er te bouwen met een indeling 'proportioneel aan die van 't fregat *Thetis*', alhoewel er op dat moment nog geen enkele opmerking kon worden gemaakt over de functionaliteit op zee. Van Zwijndregt bouwde daarna nog een tweetal 36-ers volgens de principes van de *Thetis*. De eerste in juni 1770, toen het Rotterdamse admiraliteitsbestuur besloot tot de bouw van een fregat 'nae het model van het fregat *Thetis*'.⁴³ Dit schip werd *Jason* genoemd. In 1775 werd nog een 36-er volgens dezelfde principes gebouwd, de *Brielle*.

De *Thetis/Ceres* moet een goed schip zijn geweest. Iedereen die het had gecommandeerd, was het daar over eens. Hoe goed het schip was, daarover verschilden men van mening. Duidelijk is echter wel dat het schip aandacht nodig had. Kreeg het een kapitein die actief en met kennis van zaken zocht naar mogelijkheden om het maximale uit het schip te halen, dan was het, mits er voldoende wind stond, in snelheid en wendbaarheid moeilijk te verslaan. Stond er echter een zwakke wind en/of werd er niet voldoende aandacht besteed aan de gewichtsverdeling en aan de stand van masten en zeilen, dan nog was het schip een 'ordinaire zeijlder' van het betere soort. Het is hoe dan ook duidelijk dat Van Zwijndregt en Van Wassenaer een schip hadden ontworpen voor zee-lieden die hun vak verstonden.⁴⁴

CONCLUSIE

De controverse over de marinescheepsbouw in de eerste helft van achttiende eeuw was de zo-

veelste uiting van de gebrekkige samenwerking tussen de admiraliteiten. De druk van de admiraliteit van Amsterdam om de andere admiraliteiten de Engels bouwmethode op te leggen, werd door hen als onaanvaardbaar beschouwd. Vooral ook omdat de superioriteit van deze methode niet kon worden aangetoond, blijkt onder andere de ervaringen van Willem van Wassenaer. Zowel de *Dordrecht* als de *Prinses Carolina* waren in vergelijking met diverse Amsterdamse schepen goede zeilers, mits de door hem voorgestelde veranderingen aan tuig en roer waren aangebracht.

Dat er echter ook in zowel Rotterdam als Amsterdam minder goed zeilende schepen werden gebouwd, is eveneens duidelijk gezien de opmerkingen van Van Wassenaer over de *Stad Delft* en *Schiedam* en de ervaringen van respectievelijk *Lijnslager* met de *Batavier* en Van Wassenaer met de *Triton*.

In Rotterdam stonden de ontwikkelingen in de eerste helft van de achttiende eeuw voor wat de marinescheepsbouw betreft niet stil, blijkt uit opmerkingen in de rapporten van de Franse scheepsbouwer Blaise Olivier over de bouwwijze van Paulus van Zwijndregt. Bij de ontwikkelingen in de jaren zestig van diezelfde eeuw was Willem van Wassenaer naast anderen de drijvende kracht. Hij introduceerde diverse aspecten van de Engelse bouwwijze in Rotterdam. Mede hierdoor ontstond al in de tweede helft van de achttiende eeuw op de belangrijkste werven in de Republiek een meer uniforme wijze van bouwen van oorlogsschepen. Deze aspecten en zijn eigen ideeën op het gebied van de marinescheepsbouw werden verwerkt in het concept van het fregat *Thetis*, dat door veel van zijn commandanten als een snel zeilend en goed handelbaar schip werd gekwalificeerd. Dit concept werd dan ook door de Rotterdamse admiraliteit verplicht gesteld voor alle op de werf te bouwen schepen. Een lang leven heeft het concept echter niet gehad. Tijdens de Vierde Engelse Oorlog kreeg het bouwen van schepen volgens de Amsterdamse methode de overhand vanwege het toen noodzakelijke streven naar uniformiteit.

- 1 Bijvoorbeeld: W. Voorbeytel Cannenburg, 'De Nederlandse scheepsbouw in het midden der achttiende eeuw' in: *Jaarverslag Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum*, 1924, 76-84; J.R. Bruijn, 'Engelse scheepsbouwers op de Amsterdamse admiraliteitswerf in de achttiende eeuw: enkele aspecten' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis*, september 1972, 18-24; B.E. van Bruggen, 'Aspecten van de bouw van oorlogsschepen in de Republiek tijdens de achttiende eeuw' in: *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis*, maart (29-42) en oktober (5-20) 1974; A.A. Lemmers, *Techniek op schaal. Modellen en het technologiebeleid van de Marine 1725-1885* (Amsterdam 1996) 48-59; A.J. Hoving en A.A. Lemmers, *In tekening gebracht. De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden* (Amsterdam 2001).
- 2 Zie voor een uitgebreid overzicht van de loopbaan van Willem van Wassenaer: J.D. Vlot, 'Ambitie en lust om wel te dienen'. *De maritieme carrière van Willem baron van Wassenaer (1712-1783)* (Zoetermeer 2002).
- 3 Zie voor Torcks optreden bij de admiraliteit van Amsterdam: J.R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren* (Amsterdam/Haarlem 1970) 55-59.
- 4 Gijsbert Jan van Hardenbroek, *Gedenkschriften*, deel II (Amsterdam 1903) 430.
- 5 Nationaal Archief (NA), Familearchief Van Wassenaer van Rosande (FAWvR), 151; NA, Archief Fagel, 1113. Zie ook Hardenbroek *Gedenkschriften*, IV, 391 en 394.
- 6 Zie bijvoorbeeld *De Politieke Kraker* en *De Post van den Neder-Rhijn* van 13 maart 1783 en de *Utrechtsche Courant*, de *Leydsche Courant* en de *Woerdensche Courant* van 14 maart 1783.
- 7 NA, Admiraliteitsarchieven (AA), XXXI-130/2 (8 augustus 1747).
- 8 NA, liassen Staten-Generaal, 5720 II.
- 9 NA, AA, XXXI-130.2 (8, 21 en 29 november 1747).
- 10 Deze adviezen moeten conform de Amsterdamse methode zijn geweest. Mede door Van Wassenaers bemoeienis heeft De Maze voor wat betreft dit punt van de controverse zijn verzet gestaakt en zijn de vijf admiraliteiten eind 1747 overeengekomen uniformiteit in het tuigen na te streven volgens de Amsterdamse methode. Zie Bruijn, *Engelse Scheepsbouwers*, 20.
- 11 NA, AA, XXXI-130/4 (6 en 13 augustus 1748).
- 12 Een buitenlander die onder de indruk was van de manier waarop Paulus van Zwijndregt schepen bouwde was de Franse scheepsbouwer Blaise Ollivier. Ollivier bezocht in 1737 de meeste Nederlandse marinewerven. De Fransman vond dat de bouwwijze van Van Zwijndregt gunstig afstak bij die, welke door de Engelsen in Amsterdam, de Zeeuwen in Vlissingen en de Noord-Hollanders in Hoorn werd uitgeoefend. Ollivier noemde Paulus van Zwijndregts wijze van bouwen de 'nieuwe manier', ter onderscheiding van de 'Engelse manier' (in Amsterdam) en de 'oude manier' (in Zeeland en Noord-Holland). Zie David H. Roberts, *18th Century Shipbuilding. Remarks on the Navies of the English and the Dutch by Blaise Ollivier (1737)* (Rotherfield 1992) 203 e.v.
- 13 NA, AA, XXXI-130/11 (11 november 1755).
- 14 NA, FAWvR, 120. Alle citaten in deze paragraaf komen uit deze memorie die gedateerd is 20 april 1757.
- 15 Van Wassenaer had in 1743 de Raaf zelf ook gecommandeerd tijdens een reis naar de Oostzee en de Middellandse Zee.
- 16 Hier vergist Van Wassenaer zich een jaar. De wedstrijden waren in 1753.
- 17 NA, AA, XXXI-130.13 (20 juli 1756).
- 18 NA, AA, 1049 (20 mei 1766).
- 19 NA, FAWvR, 116 en 167. Gedurende een groot deel van de achttiende eeuw bestond er de neiging om schepen sneller te maken door het vergroten van de lengte volgens het credo 'meer lengte=meer snelheid'. De problemen die dit verlenen met zich bracht voor wat betreft de stabiliteit maar ook voor de stijfheid van het schip en de verhouding tussen lengte, breedte en holte was een zaak die de scheepsbouwers veel hoofdbreken bezorgde.
- 20 Ibidem, 125. Voor het commentaar van Van Zwijndregt op Van Wassenaers memorie zie ibidem, 167.
- 21 NA, FAWvR, 110. Voor een bespreking van het beeldwerk van de Thetis zie J.C.A. Schokkenbroek en C.E. Zonneville-Heyning, *Kunst op het water* (Zutphen 1995), 50-51.
- 22 NA, AA, 1050 (31 maart 1767).
- 23 Oorlogsschepen van het vijfde charter hadden volgens de indeling van Pieter van Zwijndregt 44 stukken geschut aan boord. De 36-ers behoorden tot het zesde charter.
- 24 NA, AA, 1166 (24 januari 1769); NA, FAWvR, 125.
- 25 Schokkenbroek, *Kunst op het water* 29.
- 26 NA, AA, 1052 (24 januari 1769).
- 27 NA, FAWvR, 103 en 125.
- 28 Ibidem, 125.
- 29 NA, AA, 1166 (10 juni 1769). Over Van Zwijndregts mening betreffende stuurlast zie: Hoving, *In tekening gebracht*, 83.
- 30 NA, FAWvR, 125. Van Zwijndregt verklaarde later dat dit meer naar bakboord dan stuurboord overhellen werd veroorzaakt door de plaats van de kombuis op het schip.
- 31 NA, AA, 1166 (18 en 20 juni 1769).
- 32 Ibidem (11 juli 1769).
- 33 Ibidem (12 en 13 juli 1769).
- 34 NA, AA, inv. nr. 1053, d.d. 31-12-1769.
- 35 NA, AA, XXXVII-197 (21 december 1773).
- 36 NA, AA, 1087 (12 juni 1770); NA, FAWvR, 116.
- 37 Ibidem (27 augustus 1774).
- 38 Ibidem (7 juli 1775).
- 39 NA, AA 1182 (14 augustus 1777).
- 40 NA, FAWvR, 136.
- 41 NA, AA, 1065 (4 november 1782).
- 42 NA, AA, XXXVII-216b.
- 43 NA, AA, 1052 (23 mei 1769).
- 44 NA, AA, 1053 (12 juni 1770).

De Holland Amerika Lijn, Carnival Cruises en de cruise-industrie in de twintigste eeuw

FERRY DE GOEY

Van 1977 tot 1986 werd in de Verenigde Staten, en later ook in Nederland, de televisieserie *The Love Boat* uitgezonden. De serie speelde zich af aan boord van een cruiseschip en volgde het wel en wee van Captain Stubing, cruise director Julie McCoy, bartender Isaac Washington en yeoman-purser 'Gopher' Smith. De serie trok grote aantallen televisiekijkers en heeft zonder twijfel bijgedragen aan het populariseren van cruises.¹ Ooit beschouwd als een 'stiefkind van de passagiersvaart', is de cruise-industrie aan het begin van de eenentwintigste eeuw uitgegroeid tot een mondiale bedrijfstak.² De cruise-industrie was in de laatste twee decennia van de vorige eeuw zelfs een van de snelst groeiende bedrijfstakken ter wereld. Deze snelle groei hangt nauw samen met de ontwikkeling van het massatoerisme na 1945 in voornamelijk Westerse landen.³ Massatoerisme werd mogelijk door de toegenomen welvaart, de verbeterde mobiliteit en het stijgende aantal betaalde vakantiedagen.⁴ Een cruise is een van de vele manieren om vakantie te vieren.

Ondanks de sterke groei van het toerisme in de twintigste eeuw hebben sociale wetenschappers en historici nog relatief weinig belangstelling getoond voor deze bedrijfstak.⁵ Ook de cruise-industrie heeft nauwelijks aandacht gekregen, vooral historisch onderzoek is schaars.⁶ De meeste historische studies over de cruise-industrie gaan vooral over de (technische) ontwikkeling van de schepen en besteden nauwelijks aandacht aan de bedrijven en de bedrijfstak.⁷ In deze bijdrage wordt een overzicht gegeven van de geschiedenis van de cruise-industrie met als doel de belangstelling voor deze bedrijfstak te stimuleren.

De cruise-industrie is bijzonder omdat het zich bevindt op het snijvlak van passagiersvaart

en toerisme. Een cruise is namelijk tegelijkertijd transport en eindbestemming. Een definitie is niet eenvoudig te geven, maar zou kunnen luiden: passagiers die met een schip een meerdaagse rondvaart maken, waarbij verschillende havensteden worden aangedaan en die allerlei vormen van vermaak kent, zowel aan boord als op land.⁸ De cruise-industrie kan worden verdeeld in vier grote deelmarkten: zee, kust, rivier en zelfs onderwater. Afhankelijk van waar de cruise zich afspeelt kan vervolgens worden gesproken van riviercruise of zee-cruise. In deze bijdrage gaat het uitsluitend over de zee-cruises.

De volgende vragen staan centraal in dit artikel. Hoe heeft de cruise-industrie zich ontwikkeld? Welke veranderingen hebben zich in deze bedrijfstak voorgedaan en hoe kunnen deze worden verklaard? Ter verdieping worden twee casussen bestudeerd: de Holland Amerika Lijn (HAL) en Carnival Cruise Lines (CCL). De cruise-industrie trok ondernemers met een heel verschillende achtergrond. Aan de ene kant waren dat de voormalige passagiersrederijen die emplooi zochten voor door de luchtvaart overbodig geworden passagiersschepen. Daarnaast waren er nieuwe ondernemers zonder ervaring in de passagiersvaart, maar bijvoorbeeld wel in het vrachtvervoer of de toeristenindustrie (horeca en hotelwezen). De HAL is gekozen als representant van de eerste groep. De cruise-geschiedenis van de HAL lijkt sterk op die van andere passagiersrederijen, zoals de Cunard Line of de Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O). CCL behoort tot de tweede groep cruisebedrijven. De oprichting van CCL in 1972 viel in een periode waarin meer nieuwe cruiserederijen werden opgericht: Princess Cruises (1965), Norwegian Caribbean Line (NCL, 1966), Com-